DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr 24. Warszawa, 16 sierpnia 1934 r. Rok XVI

8. LOTNICTWO CYWILNE.

T R E Ś Ć:

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

129.

Nr. L-II/288/2 z dn. 10 lipca 1934 r. w sprawie wejścia w życie Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Węgierskiem, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Budapeszcie dnia 28 listopada 1931 r.

Dnia 3 czerwca 1934 r. weszła w życie Konwencja między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Węgierskiem, dotycząca żeglugi powietrznej, podpisana w Budapeszcie dnia 28 listopada 1931 r. Treść tej Konwencji podaje się w załączeniu.

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że od wymienionej daty polskie statki powietrzne prywatne, sportowe i turystyczne uzyskują prawo swobodnego przylotu do Węgier oraz przelotu ponad obszarem tego państwa z zachowaniem jedynie postanowień wspomnianej Konwencji i posiadania przepisanych dokumentów lotniczych oraz paszportu zagranicznego, zaopatrzonego w wizę.

Analogiczne uprawnienia uzyskują węgierskie statki powietrzne prywatne, sportowe i turystyczne, gdy chodzi o przylot do Polski lub przelot ponad Polską.

Szczegółowe dane, dotyczące odbywania żeglugi powietrznej nad obszarem Węgier podane pod poz. 131 niżej.

Załącznik do Nr. L-II/288/2.

KONWENCJA

pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Węgierskiem, dotycząca żeglugi powietrznej.

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
i
JEGO NAJJAŚNIEJSZA WYSOKOŚĆ REGENT KRÓLESTWA WĘGIERSKIEGO,

jednakowo przeświadczeni, że w obustronnym interesie Polski i Węgier leży ułatwianie w celach pokojowych stosunków lotniczych obu państw, a w ogólności stosunków międzynarodowych drogą powietrzną,

postanowili w tym celu zawrzeć umowę i wyznaczyli swymi pełnomocnikami, a mianowicie:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

P.P. Stanisława ŁEPKOWSKIEGO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Rzeczypospolitej Polskiej w Budapeszcie i

Leona BABIŃSKIEGO, Radcę Prawnego Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie,

Jego Najjaśniejsza Wysokość Regent Królestwa Węgierskiego:

Pana Géza TORMAY de NADUDVAR, Sekretarza Stanu w Królewsko-Węgierskiem Ministerstwie Handlu,

KTÓRZY, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł 1.

Każda z obydwóch Wysokich Umawiających się Stron przyznaje w czasie pokoju statkom powietrznym drugiej Umawiającej się Strony prawidłowo tam zarejestrowanym swobodę przelotu nad swoim obszarem, pod warunkiem przestrzegania postanowień niniejszej konwencji.

Zakładanie i eksploatacja regularnych linij komunikacji powietrznej przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej z Umawiających się Stron, na obszarze drugiej Umawiającej się Strony lub ponad nim, z prawem lub bez prawa lądowania, będą uzależnione od zawarcia specjalnego układu pomiędzy obydwiema Wysokiemi Umawiającemi się Stronami.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zapewni poza tem drugiemu Umawiającemu się Państwu pod warunkiem wzajemności traktowanie w charakterze narodu najbardziej uprzywilejowanego we wszelkich stosunkach wzajemnych w przedmiocie handlowej żeglugi powietrznej.

W rozumieniu niniejszej konwencji terytorjum oznacza obszar lądowy metropolji łącznie z wodami terytorjalnemi.

Za statki powietrzne w rozumieniu niniejszej konwencji uważa się statki powietrzne prywatne i te państwowe statki powietrzne, które nie są przeznaczone do służby wojskowej, policyjnej lub celnej.

Statki powietrzne wojskowe, celne lub policyjne obydwu Wysokich Umawiających się Stron, które chciałyby udać się na terytorjum drugiej Umawiającej się Strony lub przelecieć ponad tem terytorjum z lądowaniem lub bez lądowania, powinny być każdorazowo zaopatrzone w specjalne pozwolenie.

Przez statki powietrzne wojskowe rozumie się wszystkie statki powietrzne, które stanowią część uzbrojenia wojskowego lub które przez znaki specjalne wyróżniają się jako statki powietrzne wojskowe, względnie które znajdują się pod dowództwem osoby, pozostającej w służbie wojskowej.

Artykuł 2.

Statki powietrzne, należące do jednej z Wysokich Umawiających się Stron, ich załoga, pasażerowie i ładunek będą podlegały w czasie znajdowania się na obszarze drugiego Państwa obowiązkom, wynikającym z przepisów, mających moc w Państwie nad którem przelatują, a zwłaszcza przepisom o żegludze powietrznej w ogólności, tak dalece, o ile one stosują się do wszystkich obcych statków powietrznych, niezależnie od ich przynależności państwowej, przepisom celnym i innym skarbowym, przepisom o zakazach przywozu i wywozu, przepisom o przewozie osób, bagażu i towarów, o bezpieczeństwie i porządku publicznym oraz przepisom sanitarnym i paszportowym.

Będą one podlegały ponadto innym obowiązkom, wynikającym z obowiązującego ustawodawstwa ogólnego, o ile jednak postanowienia niniejszej umowy nie stanowią odmiennie.

Zarobkowy przewóz osób, bagażu i towarów pomiędzy dwoma punktami obszaru krajowego, może być zastrzeżony dla statków powietrznych krajowych.

Materjały pędne, znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, będą w chwili przylotu zwolnione od opłat celnych, z wyjątkiem ilości wyładowanych na obszarze drugiej Umawiającej się Strony lub też zużytych na loty wykonane wyłącznie w obrębie tego Państwa.

Artykuł 3.

Każda z obydwóch Wysokich Umawiających się Stron ma prawo zabronić żeglugi powietrznej ponad pewnemi strefami swego własnego terytorjum, o ile w tym względzie nie będzie czyniona żadna różnica pomiędzy statkami powietrznemi krajowemi, a statkami powietrznemi drugiego Państwa. Zastrzeżenie to nie dotyczy statków powietrznych, które do celów specjalnych używane są przez władze państwowe.

Każde z Umawiających się Państw zobowiązuje się zawiadamiać drugie Państwo o strefach swego obszaru, ponad któremi przelot jest wzbroniony.

Poza wyżej wymienionemi strefami każda z Wysokich Umawiających się Stron zastrzega sobie prawo w wypadkach wyjątkowych w czasie pokoju czasowo ograniczyć lub zakazać ze skutkiem natychmiastowym żeglugi powietrznej ponad swoim obszarem całkowicie lub częściowo pod warunkiem, że nie będzie czyniona żadna różnica pomiędzy stat-

kami powietrznemi drugiej Umawiającej się Strony, a statkami powietrznemi, należącemi do innych państw obcych.

Artykuł 4.

Każdy statek powietrzny, który znajdzie się ponad strefą zakazaną, jest obowiązany z chwilą spostrzeżenia tego, dać sygnał alarmowy, przewidziany przepisami o żegludze powietrznej państwa, nad którem przelatuje.

Ponadto powinien on wylądować, możliwie najszybciej, poza obrębem strefy zakazanej na najbliższem lotnisku tego Państwa.

Temu samemu obowiązkowi podlegają statki powietrzne, przelatujące nad strefą zakazaną, którym podczas przelotu zostanie podany sygnał specjalny dla zwrócenia ich uwagi.

Artykuł 5.

Statki powietrzne powinny posiadać wyraźne i dobrze widoczne znaki, pozwalające na ich rozpoznanie w czasie lotu (znaki przynależności państwowej i rejestracji); poza tem powinny one posiadać nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela; na pokładzie statków powietrznych powinny się znajdować świadectwa rejestracji i sprawności technicznej oraz wszelkie inne dokumenty, przepisane dla żeglugi powietrznej w ich Państwie macierzystem.

Artykuł 6.

Członkowie załogi, pełniący na pokładzie statku powietrznego czynności, wymagające w ich Państwie macierzystem specjalnego zezwolenia, powinni być zaopatrzeni w dokumenty przepisane w tem Państwie dla żeglugi powietrznej, a mianowicie w przepisowe świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencje).

Pozostali członkowie załogi powinni być zaopatrzeni w dokumenty, stwierdzające ich zatrudnienie na pokładzie, ich zawód, tożsamość i przynależność państwową.

Załoga i podróżni będą obowiązani mieć przy sobie dokumenty (paszporty i t. p.) ewentualnie wymagane dla wjazdu lub pobytu na terytorjum, do którego udają się, o ile w tym względzie nie nastąpi między Umawiającemi się Państwami inne porozumienie.

Artykuł 7.

Świadectwa sprawności technicznej statków powietrznych, świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencje) załogi, wydane lub uznane za ważne przez jedną z Wysokich Umawiających się Stron, będą ważne na obszarze drugiego Umawiającego się Państwa narówni z odpowiedniemi dokumentami wystawionemi lub uznanemi za ważne przez to drugie Państwo, jednak z zastrzeżeniem, że świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencje) załogi będą ważne jedynie dla obsługi statków powietrznych Państwa, wystawiającego te dokumenty. Wszelkie wyjątki muszą być dozwolone przez naczelne władze lotnicze drugiego Umawiającego się Państwa.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zastrzega sobie prawo nieuznawania dla żeglugi powietrznej na swojem terytorjum świadectw uzdolnienia i upoważnień, wydanych jej obywatelom przez drugie Umawiające się Państwo.

Artykuł 8.

Statki powietrzne mogą być zaopatrzone w sprzęt radjokomunikacyjny pod warunkiem posiadania na pokładzie specjalnego upoważnienia, wydanego w tym celu przez Państwo macierzyste.

Sprzęt ten może być używany nad obszarem jednej z Wysokich Umawiających się Stron tylko pod warunkiem, że używanie to będzie się odbywało zgodnie z przepisami obowiązującemi w danem Państwie.

Aparaty powyższe będą obsługiwane wyłącznie przez członków załogi, posiadających specjalne upoważnienia wydane w tym celu przez właściwe władze Państwa macierzystego.

Obydwa Państwa Umawiające się zastrzegają sobie, ze względów bezpieczeństwa, prawo wydawania przepisów, dotyczących sprzętu radjokomunikacji lotniczej.

Artykuł 9.

Statki powietrzne, ich załoga i pasażerowie nie mają prawa przewożenia: broni, amunicji, gazów trujących, materjałów wybuchowych, ani też gołębi pocztowych, o ile nie posiadają specjalnego zezwolenia wydanego przez Państwo, przez które samolot przelatuje.

W rozumieniu niniejszej umowy sprzęt i amunicja sygnalizacyjne nie są uważane za broń lub amunicję.

Przewóz materjałów fotograficznego i kinofotograficznego jest dozwolony bez specjalnego zezwolenia pod warunkiem, że sprzęt ten będzie przewożony w taki sposób, że użycie jego w czasie podróży zostanie uniemożliwione.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron ma prawo ze względów porządku i bezpieczeństwa publicznego ograniczyć na swojem terytorjum przewóz innych przedmiotów niż te, które zostały wyliczone w ustępie pierwszym niniejszego artykułu, o ile nie będzie pod tym względem robiona różnica między własnemi statkami powietrznemi a statkami drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10.

Statki powietrzne, przewożące pasażerów, bagaż lub towary powinny posiadać wykaz imienny pasażerów i manifest towarowy, opisujący rodzaj i ilość ładunku, jak również niezbędne deklaracje celne.

Artykuł 11.

Przewozy pocztowe zostaną unormowane bezpośrednio drogą specjalnych układów pomiędzy Zarządami pocztowemi obydwu Państw Umawiających się.

Artykuł 12.

We wszystkich wypadkach odlotu lub wylądowania, każde Państwo Umawiające się może na swojem terytorjum przez swe władze kompetentne

poddać rewizji statki powietrzne drugiego Umawiającego się Państwa oraz sprawdzeniu świadectwa i przepisane dokumenty.

Artykuł 13.

Lotniska otwarte do użytku publicznego będą dostępne dla statków powietrznych obydwu Państw na jednakowych warunkach.

Statki te będą mogły również korzystać ze służby meteorologicznej, radjoelektrycznej, jak również z urządzeń, służących dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Wysokość ewentualnych opłat (za lądowanie, postój i t. p.) będzie jednakowa zarówno dla statków powietrznych krajowych, jak i należących do drugiego Państwa.

Artykuł 14.

Statki powietrzne, udające się do jednego z Państw Umawiających się lub przybywające z niego przy przylocie lub odlocie mogą korzystać wyłącznie z otwartych do użytku publicznego lotnisk celnych (z kontrolą paszportową) i to bez prawa lądowania między granicą a temi lotniskami.

W wypadkach wyjątkowych, władze właściwe będą mogły zezwolić na odlot lub przylot na inne lotniska, gdzie będą dokonane odprawa celna i kontrola paszportowa. Koszty, powstałe z tego tytułu, będą w tym wypadku obciążały Stronę zainteresowaną; zakaz lądowania pomiędzy lotniskiem a granicą stosuje się również do tych wypadków specjalnych.

W wypadku lądowania przymusowego lub przewidzianego w art. 4 poza lotniskami, przewidzianemi w ustępie pierwszym niniejszego artykułu, dowódca, załoga i pasażerowie statku powietrznego powinni stosować się do przepisów obowiązujących w Państwie, gdzie lądowanie będzie miało miejsce.

Obydwie Wysokie Umawiające się Strony będą wzajemnie podawały sobie do wiadomości wykazy lotnisk otwartych do użytku publicznego. Wykazy te będą podawały lotniska celne, posiadające służbę kontroli paszportowej.

Wszelkie zmiany wprowadzone do wspomnianych wykazów, jak również wszelkie ograniczenia chociażby czasowe prawa korzystania z jednego z tych lotnisk, powinny być natychmiast podane do wiadomości drugiej Umawiającej się Stronie.

Artykuł 15.

Granice obydwóch Umawiających się Stron mogą być przelatywane przez statki powietrzne (któremi można kierować) jedynie między punktami, ustalonemi przez zainteresowaną Umawiającą się Stronę.

Odcinek graniczny, wyznaczony przez jedną z Wysokich Umawiających się Stron do przelotu jej granic przez własne lub obce statki powietrzne jest również otwarty dla statków drugiej Umawiającej się Strony.

Statki powietrzne obydwóch Wysokich Umawiających się Stron, przelatujące nad terytorjum drugiej Umawiającej się Strony, obowiązane są trzymać się ściśle szlaków przepisanych przez Państwo zainteresowane, z wyjątkiem wypadków kiedy będą zmuszone przez warunki atmosferyczne zboczyć z tych szlaków. W braku przepisów, dotyczących szlaków, lot powinien się odbywać po najkrótszej linji.

Artykuł 16.

Jako balast mogą być wyrzucane z pokładu statku powietrznego jedynie piasek drobny lub woda.

Artykuł 17.

Inne niż balast przedmioty lub materjały mogą być w drodze tylko wtedy wyrzucane lub w inny sposób usuwane, jeżeli Państwo, nad którego obszarem znajduje się statek powietrzny, udzieli na to specjalnego zezwolenia.

Wyrzucanie odpadków ze statków powietrznych w czasie lotu powinno się odbywać zgodnie z odnośnemi przepisami, wydanemi w tym celu przez Państwo, nad którem się przelatuje.

Artykuł 18.

We wszystkich kwestjach przynależności państwowej, mogących wyniknąć przy stosowaniu niniejszej konwencji, przyjmuje się, że statki powietrzne mają przynależność tego Państwa, do którego rejestru są prawidłowo wpisane.

Statek powietrzny może być wpisany do rejestru jednego z Państw Umawiających się tylko wtedy, gdy jest w całości własnością obywateli tego Państwa. Jeżeli statek powietrzny należy do przedsiębiorstwa lub jakiejkolwiek bądź osoby prawnej, powinny one dla uznania ich za polskie lub węgierskie odpowiadać warunkom ustanowionym przez ustawodawstwo polskie albo węgierskie.

Artykuł 19.

Każdy statek powietrzny, który przylatuje do jednego z Państw Umawiających się, bądź przelatuje ponad jego terytorjum i na niem ląduje z przyczyn koniecznych, może uniknąć zajęcia za podrobienie patentu lub wzoru, składając zabezpieczenie, którego wysokość zostanie w możliwie najkrótszym czasie ustanowiona przez władzę właściwą w miejscu, w którem zajęcie winno nastąpić.

Artykuł 20.

Statki powietrzne obydwóch Państw Umawiających się przy lądowaniu zwłaszcza w razie niebezpieczeństwa będą miały prawo do korzystania z takich samych środków pomocy, co i statki krajowe.

Przy ratowaniu statków powietrznych, będących w niebezpieczeństwie na morzu stosowane będą, w braku umowy specjalnej, zasady prawa morskiego.

Artykuł 21.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie podawała do wiadomości drugiej Strony wszystkie obowiązujące na jej obszarze przepisy, dotyczące żeglugi powietrznej.

Artykuł 22.

Szczegóły wykonywania niniejszej konwencji, a zwłaszcza dotyczące formalności celnych, zostaną

uregulowane w miarę potrzeby i w granicach dopuszczalnych w drodze bezpośredniego porozumienia się pomiędzy właściwemi władzami obydwu Wysokich Umawiających się Stron.

Artykuł 23.

Wszelkie nieporozumienia w związku z wykładnią i stosowaniem niniejszej konwencji, które nie będą mogły być uregulowane polubownie w drodze dyplomatycznej zwykłej, zostaną podane na żądanie jednej z Wysokich Umawiających się Stron arbitrażowi przed sądem, którego skład jest przewidziany w niniejszym artykule. Decyzje Sądu Rozjemczego będą obowiązujące dla obydwu Umawiających się Państw.

Sąd Rozjemczy będzie się składał z trzech członków i zostanie utworzony w ten sposób, że każde z Państw w przeciągu miesiąca od chwili zażądania zwołania Sądu będzie mogło mianować swojego sędziego.

Przewodniczący Sądu Rozjemczego zostanie wyznaczony w przeciągu następnego miesiąca w drodze obopólnego porozumienia obydwu Wysokich Umawiających się Stron. Przewodniczącym tym winien być biegły w dziedzinie żeglugi powietrznej, obywatel jakiegokolwiek trzeciego Państwa, nie posiadający miejsca zamieszkania na obszarze ani jednego ani drugiego z obydwu Umawiających się Państw i nie spełniający żadnej funkcji w tych obydwu Państwach.

Jeśli w przeciągu miesiąca jedna z Wysokich Umawiających się Stron nie wyznaczy swego sędziego rozjemcy, albo też jeżeli w przeciągu następnego miesiąca wybór przewodniczącego nie odbędzie się z powodu braku porozumienia pomiędzy obydwoma Państwami Prezydent Związku Szwajcarskiego będzie proszony o dokonanie potrzebnych nominacyj.

Siedzibę Sądu Rozjemczego wyznaczy Przewodniczący.

Decyzje Sądu Rozjemczego będą zapadały większością głosów. Procedura zostanie ustalona przez Sąd Rozjemczy; może ona być przeprowadzona pisemnie jeśli obydwie Wysokie Strony nie będą miały nic przeciwko temu.

Każda z Umawiających się Stron pokryje koszta wynagrodzenia swojego sędziego rozjemcy oraz połowę wynagrodzenia przewodniczącego, jak również połowę kosztów postępowania.

Artykuł 24.

Każdej z Wysokich Umawiających się Stron przysługuje zawsze prawo wypowiedzenia niniejszej konwencji za uprzedniem wymówieniem na rok zgóry.

Artykuł 25.

Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione w Warszawie w możliwie najkrótszym czasie.

Wejdzie ona w życie trzydziestego dnia po dacie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych.

Na dowód czego pełnomocnicy podpisali konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swe pieczęcie.

Sporządzono w Budapeszcie, w dwóch oryginałach w języku francuskim dnia 28 listopada 1931 r.

Stanisław Łepkowski
Leon Babiński
Tormay Géza

130.

Nr. L-II/284/17 z dnia 10 lipca 1934 r. w sprawie koncesji dla przedsiębiorstwa lotniczego niemieckiego „Deutsche Lufthansa A. G.".

Niniejszem podaje się do wiadomości, że dnia 12 maja 1934 r. została udzielona przez Ministra Komunikacji przedsiębiorstwu lotniczemu niemieckiemu pod firmą „Deutsche Lufthansa A. G." koncesja na eksploatację na obszarze Polski linji komunikacji lotniczej handlowej: Berlin — Poznań — Warszawa i spowrotem.

Treść tej koncesji podaje się w załączniku do niniejszego.

Załącznik do Nr. L-II 284/17.

K O N C E S J A

wydana przez Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Zagranicznych przedsiębiorstwu lotniczemu niemieckiemu pod firmą: „Deutsche Lufthansa A. G." na eksploatację na obszarze Polski linji komunikacji lotniczej handlowej BERLIN — POZNAŃ — WARSZAWA i spowrotem.

Na podstawie art. 8 p. d. Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) oraz na podstawie:

1. Podpisanej w Berlinie dnia 28 sierpnia 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 117 ex 1934) umowy pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej.
2. Zawartego w dniu 21 stycznia b. r. w Warszawie pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej Układu w sprawie eksploatacji regularnych linij komunikacji powietrznej,

Minister Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej udziela wskazanemu przez Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej przedsiębiorstwu lotniczemu niemieckiemu pod firmą: „Deutsche Lufthansa A. G." z siedzibą w Berlinie SW 68, Lindenstrasse 35, niżej zwanemu „Lufthansa" zezwolenia na eksploatację przechodzącego ponad obszarem Rzeczypospolitej Polskiej odcinka międzynarodowej linji komunikacji lotniczej handlowej, a mianowicie odcinka linji Berlin — Poznań — Warszawa od granicy polskiej do Warszawy i spowrotem. Eksploatacja tego odcinka będzie polegała na dokonywaniu zarobkowe-

go przewozu statkami powietrznemi osób, bagażu, towarów i poczty pomiędzy wymienionemi portami lotniczemi z tem, że prawo kabotażu może być w każdej chwili cofnięte za uprzedniem 6-cio miesięcznem wymówieniem. Przyznaje się ponadto przedsiębiorstwu „Lufthansa" prawo wykonywania na powyższej linji po porozumieniu się z P. L. L. „Lot" pojedyńczych lotów zarobkowych, nieobjętych rozkładem, z lądowaniem lub bez lądowania w Poznaniu. Przy lotach pojedyńczych prawo kabotażu nie przysługuje „Lufthansie".

A. OBOWIĄZKI PRZEDSIĘBIORSTWA.

Przestrzeganie przepisów.

§ 1.

„Lufthansa", jej personel, załoga jej statków powietrznych oraz pasażerowie tych statków obowiązani są na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej przestrzegać:

1. obowiązujące przepisy polskie, dotyczące żeglugi powietrznej, o ile one stosują się do wszystkich statków powietrznych, niezależnie od ich przynależności państwowej.
2. postanowienia wspomniane na wstępie: umowy i układu.

Rozkłady lotów i taryfy.

§ 2.

„Lufthansa" obowiązana jest wykonywać loty na linji Berlin — Poznań — Warszawa i spowrotem zgodnie z rozkładem lotów zatwierdzonym przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, zwane poniżej „Ministerstwo", pobierając za przewóz osób, bagażu i towarów opłaty, przewidziane w zatwierdzonych przez „Ministerstwo" taryfach.

Ustalane przez „Lufthansę" warunki przewozu winny być również zatwierdzane przez „Ministerstwo".

Zarówno rozkłady jak taryfy i warunki przewozu winna „Lufthansa" przedstawiać „Ministerstwu" do zatwierdzenia conajmniej na cztery tygodnie przed wejściem ich w życie.

Przewóz poczty.

§ 3.

„Lufthansa" obowiązana jest przewozić pocztę na warunkach ustalonych w porozumieniach, przewidzianych w art. 11 Umowy z dnia 28 sierpnia 1929 r. i winna jest zawrzeć z Polskim Zarządem Poczty umowę w sprawie tego przewozu.

Personel.

§ 4.

„Lufthansa" obowiązana jest zatrudniać na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej wyłącznie obywateli polskich lub niemieckich, przyczem o ile niechodzi o specjalistów „Lufthansa" winna zatrudniać obywateli polskich w możliwie największej ilości.

Zatrudnienie obywateli Państw trzecich będzie zależało od uprzedniego zezwolenia „Ministerstwa".

§ 5.

„Lufthansa" obowiązana jest do przedstawiania „Ministerstwu" imiennych wykazów personelu zatrudnionego na linji będącej przedmiotem niniejszej koncesji oraz wykazów samolotów używanych przez „Lufthansę" na tej linji.

O zmianach zaszłych w stanie personelu lub samolotów „Lufthansa" winna zawiadamiać „Ministerstwo" w ciągu tygodnia od chwili zmiany.

Język.

§ 6.

W korespondencji z Władzami Polskiemi oraz w przepisach, obwieszczeniach, zawiadomieniach i drukach przeznaczonych dla publiczności „Lufthansa" obowiązana jest posługiwać się językiem polskim.

Współpraca z przedsiębiorstwem polskiem.

§ 7.

„Lufthansa" obowiązana jest zawrzeć, przed przystąpieniem do eksploatacji linji będącej przedmiotem niniejszej Koncesji, Umowę z P. L. L. „Lot", mającą na celu zapewnienie ścisłej współpracy obu przedsiębiorstw na tej linji, a w szczególności w tem, co dotyczy:

a. rozkładów lotów, taryf, warunków przewozowych, regularnego ruchu handlowego, zarobkowych lotów pojedyńczych i t. p. oraz

b. zapewnienia P. L. L. „Lot" korzystania ze wszystkich urządzeń technicznych oraz personelu administracyjnego, któremi „Lufthansa" ma prawo rozporządzania z jakiegokolwiek tytułu,

c' życzliwej współpracy z P. L. L. „Lot" na terenach państw obcych.

Ubezpieczenia.

§ 8.

Przed rozpoczęciem swej działalności na terenie Polski „Lufthansa" obowiązana jest przedstawić „Ministerstwu" dowód ubezpieczenia się w przedsiębiorstwie ubezpieczeniowem podlegającem nadzorowi władz polskich lub niemieckich, na wypadek potrzeby pokrycia szkód powstałych z umowy o przewóz, lub w stosunku do osób trzecich — wskutek wykonywania komunikacji na linji wymienionej na wstępie do niniejszej Koncesji. Będzie uważanem za wystarczający dowód odpowiednie zaświadczenie wystawione przez Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej.

Rygory.

§ 9.

W razie popełnienia przez „Lufthansę" wykroczeń przeciwko postanowieniom układu z dn. 21 stycznia 1934 r. pomiędzy „Ministerstwem" a Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej lub niniejszej Koncesji, „Lufthansa" obowiązana jest na żądanie „Ministerstwa" odwołać winnych pracowników.

Prawa przedsiębiorstwa.

§ 10.

„Lufthansa“ ma prawo korzystać, zgodnie z obowiązującemi w tej sprawie przepisami, z lotnisk w Poznaniu i Warszawie oraz ze wszystkich urządzeń i służb istniejących na tych lotniskach, a niezbędnych do sprawnego wykonywania eksploatacji linji lotniczej na obszarze Polski.

W szczególności udziela się „Lufthansie“ prawa bezpłatnego korzystania ze służby bezpieczeństwa lotniczego (służby meteorologicznej, radjotechnicznej, teletechnicznej jako też państwowej służby oświetleniowej).

Statki powietrzne „Lufthansy“ oraz silniki i części zapasowe do nich korzystają na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej z przywileju warunkowej odprawy celnej bez zabezpieczenia celnego w myśl § 17 punkt 3-a. Rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 2.7. 1931 r. o postępowaniu celnem w związku z żeglugą powietrzną przez granicę Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 620).

Postanowienia ogólne.

§ 11.

Praw i obowiązków swych wynikających z niniejszej Koncesji nie może „Lufthansa“ ani całkowicie odstępować, ani też częściowo, innym przedsiębiorstwom bez zgody „Ministerstwa“.

Czas trwania koncesji.

§ 12.

Termin niniejszej Koncesji upływa z dniem 31 grudnia 1938 r., przedłuża się jednak automatycznie na dalsze 5 lat, o ile Koncesja nie zostanie wypowiedziana przez „Ministerstwo“ lub „Lufthansę“ na sześć miesięcy przed jego upływem.

Koncesja niniejsza traci swą ważność przed upływem terminu, o ile:

a. Umowa o żegludze powietrznej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką podpisana dn. 28 sierpnia 1929 r. w Berlinie lub

b. Układ pomiędzy „Ministerstwem“ i Ministerstwem Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej podpisany w Warszawie dn. 21 stycznia 1934 r.

utraciłyby wcześniej swą moc obowiązującą.

Koncesja niniejsza może też ulec rewizji, o ile uległby rewizji wspomniany wyżej układ z dn. 21.I. 1934 r.

Koncesja niniejsza traci również ważność w wypadku wyznaczenia przez Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej innego przedsiębiorstwa w miejsce „Lufthansy“.

W żadnym z powyższych wypadków utraty ważności przez niniejszą Koncesję „Lufthansa“ nie będzie miała prawa żądania od „Ministerstwa“ jakiegokolwiek odszkodowania.

§ 13.

Koncesja niniejsza wchodzi w życie z dn. 1 maja 1934 r.

Postanowienia końcowe.

§ 14.

Do rozstrzygnięcia sporów jakie mogą powstać pomiędzy „Ministerstwem“ a „Lufthansa“ z tytułu wykonania niniejszej Koncesji są właściwemi sądy w Warszawie.

Koszty opłaty stemplowej od niniejszej Koncesji ponosi całkowicie „Lufthansa“.

Warszawa, dn. 12 maja 1934 r.

Minister:

(—) **M. Butkiewicz.**

131.

Nr. L-II/210/12 z dn. 10 lipca 1934 r. w sprawie warunków przylotu do obszaru Węgier i przelotu nad tym obszarem.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości członków załogi statków powietrznych, którzy będą udawali się drogą powietrzną do obszaru Węgier lub ponad tym obszarem, następujące streszczenie warunków przelotu do obszaru tego państwa lub przelotu nad nim.

Dowódca statku powietrznego (lub osoba eksploatująca) powinien zawiadomić o swym zamiarze przylotu do Węgier lub przelotu ponad obszarem tego państwa — Urząd Lotniczy Królewsko-Węgierski lub przedstawicielstwo dyplomatyczne węgierskie w Polsce, conajmniej na 48 godzin przed rozpoczęciem lotu.

Zawiadomienie to powinno zawierać następujące dane:

a) znaki przynależności państwowej i rejestracji statku powietrznego, typ statku, ilość i moc silników, jak również ewentualne inne znaki specjalne, umożliwiające rozpoznanie statku w czasie lotu;

b) imię, nazwisko, obywatelstwo i miejsce zamieszkania właściciela lub użytkownika statku powietrznego;

c) imię, nazwisko, obywatelstwo i miejsce zamieszkania dowódcy, pilota i członków załogi statku powietrznego;

d) nazwiska pasażerów;

e) miejscowość odlotu i przeznaczenia oraz projektowany szlak lotu nad Węgrami;

f) wskazanie lotniska celnego obranego do lądowania na obszarze Węgier;

g) datę przypuszczalną przylotu.

Granice obszaru węgierskiego powinny być przelatywane na wysokości, umożliwiającej rozpoznanie statku w miejscach następujących:

I. Od strony Austrji:

1) na południe od Dunaju — do szosy łączącej gminy Mosonszentjanos i Halbthurm;

2) 5 km. na północ i 5 km. na południe od szosy łączącej miasto Szombathely i gminę Grosspetersdorf.

II. Od strony Jugosławji:

1) 5 km. na zachód i 5 km. na wschód od linji kolejowej Budapeszt — Szabadka (Subotica);

2) 5 km. na zachód i 5 km. na wschód od linji kolejowej Kaposvár — Koprivnica.

III. Od strony Rumunji:

1) 5 km. na północ i 5 km. na południe od szosy Battonya — Tornya — Arad;

2) 5 km. na północ i 5 km. na południe od linji kolejowej Budapeszt — Nagyvárad (Oradea—Mare).

IV. Od strony Czechosłowacji:

1) 5 km. na wschód i 5 km. na zachód od Komárom — Ujváros;

2) 5 km. na wschód i 5 km. na zachód od linji kolejowej Miskolc — Kassa (Kosice).

Przy lotach z zagranicy nad Węgrami obowiązują następujące szlaki lotnicze:

1) **Szlak Wiedeń—Budapeszt** — miejsce przekroczenia granicy z Austrją (Hegyeshalom) — skraj północy miasta Gyö—Acs—Bajna—Pilisvörösvar — Ujpest—Budapeszt (Mátyás-föld).

2) **Wiedeń—Komarom—Budapeszt** — miejsce przekroczenia granicy z Czechosłowacją (Komárom) —Bajna—Pilisvörösvar—Ujpest—Budapeszt (Mátyás-föld).

3) Kraków—Koszyce—Budapeszt — miejsce przekroczenia granicy z Czechosłowacją (Hidasnémeti)—Eger Gyöngyös — Hatvan — Budapeszt (Mátyas-föld).

4) **Kolozsvár (Cluj)—Nagyvárad (Oradea-Mare) —Budapeszt** — miejsce przekroczenia granicy z Rumunją (Biharkeresztes — Nagyvárad (Oradea-Mare) — Kisujszállás — Szolnek—Budapeszt (Mátyás-föld).

5) **Bukareszt—Budapeszt** — miejsce przekroczenia granicy z Rumunją (Báttonya) — Arád — skraj południowy miasta Békéscsaba — skraj północny gminy Szarvas—Szolnok — Budapeszt (Mátyás-föld).

6) **Belgrad—Budapeszt** — miejsce przekroczenia granicy z Jugosławją (Szabadka—Subotica) — Kiskörös — Kunszentmiklós — Budapeszt (Mátyás-föld).

7) **Zagrzeb—Budapeszt** — miejsce przekroczenia granicy z Jugosławją (Zákány—Koprivnica) — brzeg południowy jeziora Baláton — brzeg południowy jeziora de Velence-Albertfalva—Budapeszt (Mátyás-föld).

8) **Klagenfurt—Graz—Budapeszt** — miejsce przekroczenia granicy z Austrją (Szombathely) — Pápa — Kisbér — Bicske — Albertfalva — Budapeszt (Matyas-föld).

Przylot z zagranicy i odlot zagranicę powinny się odbywać na lotniskach celnych. Jedynem takiem lotniskiem na Węgrzech jest Budapeszt — Matyas-föld: szer. geogr. N. 47°30', dług. geogr. 19°12', odchylenie magnetyczne 35'W, wysokość nad poziomem morza 146 m.

W przypadku przymusowego lądowania przed odprawą celną przylotową lub po odprawie celnej odlotowej należy niezwłocznie zawiadomić najbliższą władzę policyjną lub urzędnika bezpieczeństwa publicznego.

Dalszy lot bez urzędowej zgody nie może mieć miejsca.

Załoga i pasażerowie statku, który wylądował przymusowo, są obowiązani spełnić żądania właściciela terenu przymusowego lądowania lub innej osoby zainteresowanej, dotyczące sprawdzenia ich identyczności i dokumentów oraz ładunku samolotu, jak również przed dokonaniem tej identyfikacji nie mogą oddalać się od miejsca przymusowego lądowania lub zabierać cośkolwiek z pokładu albo na pokład statku. Oddalenie się jest dozwolone jedynie w celu zawiadomienia władz o lądowaniu przymusowem.

Dowódca statku obowiązany jest również zawiadomić lotnisko, na które ma zamiar odlecieć z terenu przymusowego lądowania, po uzyskaniu na to urzędowego zezwolenia.

Strefy na obszarze Węgier, ponad któremi przelot jest zakazany, są następujące:

1. Obszar ograniczony przez Kisbér Bodajk, Székesfehérvár, cypel północny jeziora Balaton, Városlöd, Kisbér, z wyjątkiem miejscowości wymienionych.

2. Obszar ograniczony przez Ujhartyán Lajosmizse, Kerekegyháza, Peszérpuszta, Ujhartyán.

3. Obszar ograniczony na północy: przez linję łączącą Sashegy (kota 189) z granicą północną gminy Csepel, na wschodzie: przez linję łączącą Seshegy (kota 189) z cyplem południowo-wschodnim Hárossziget, na południu przez linję łączącą cypel Hárossziget z wyjściem południowem z gminy Soroksár, na zachodzie odnoga boczna Dunaju.

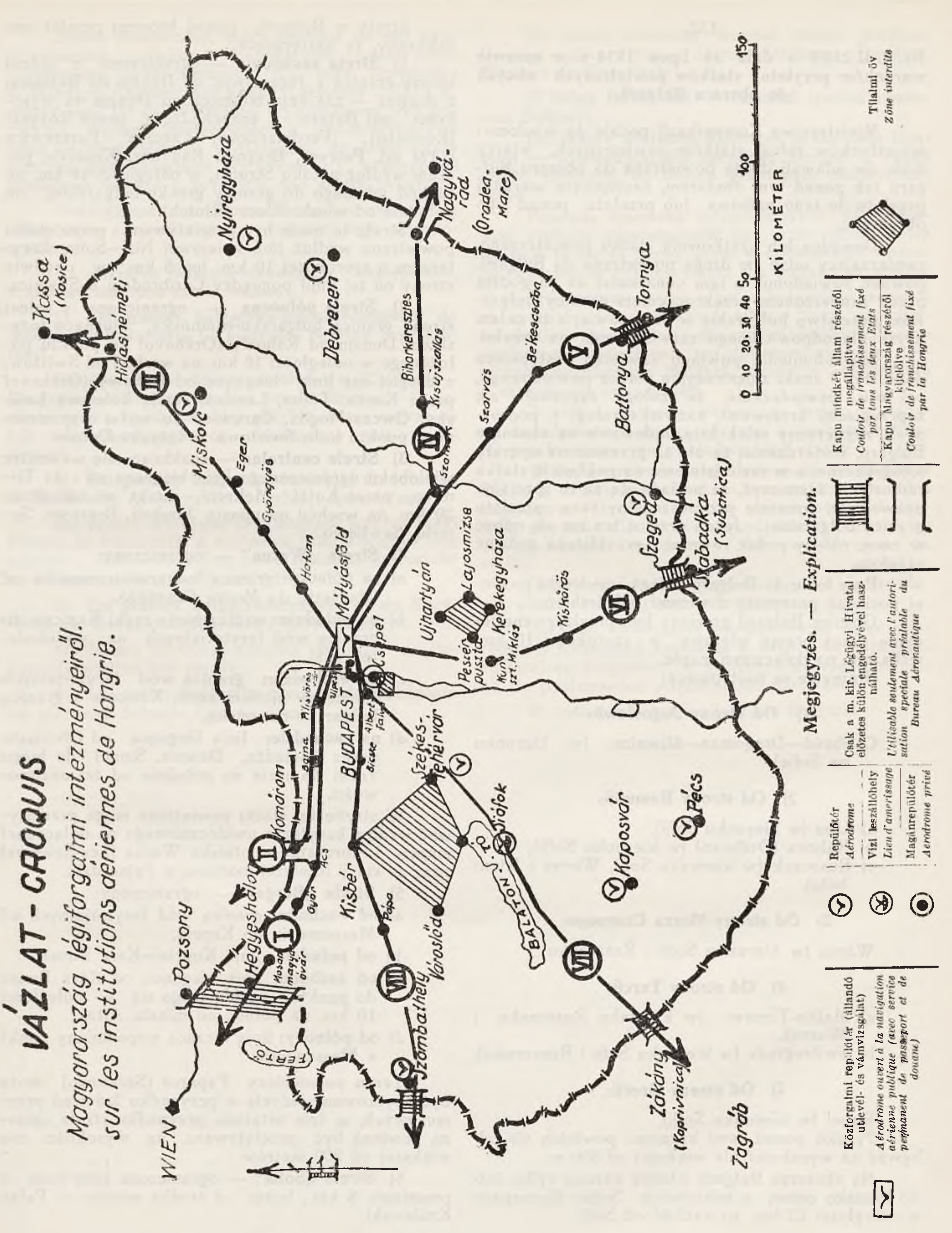
W razie przypadkowego znalezienia się ponad strefą zakazaną należy nadać jeden z sygnałów, przewidzianych w § 17 Zał. D do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r.

Ponadto należy niezwłocznie wylądować na najbliższem lotnisku węgierskiem i zawiadomić zarządzającego tem lotniskiem o przypadkowem znalezieniu się ponad strefą zakazaną.

Analogiczne postępowanie obowiązuje w razie otrzymania z ziemi jednego z sygnałów, przewidzianych w § 18 załącznika D do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. W razie otrzymania z ziemi jednego z sygnałów przewidzianych w § 19 tego załącznika należy niezwłocznie wylądować na najbliższym, nadającym się do tego terenie i zawiadomić o tem najbliższy organ władzy bezpieczeństwa publicznego, tak jak w przypadku przymusowego lądowania, wreszcie zawiadomić ten organ o przyczynie lądowania (z powodu otrzymanych z ziemi sygnałów).

Niezastosowanie się do tego nakazu naraża statek powietrzny na zmuszenie go do lądowania zapomocą wszelkich sposobów i środków.

W załączeniu podaje się do wiadomości mapkę lotniczą obszaru Węgier.


VÁZLAT - CROQUIS
Magyarország légiforgalmi intézményeiről.
sur les institutions aériennes de Hongrie.
WIEN
Pozsony
Hegyeshalom
Hosszú magyaróvár
Győr
Ács
Komárom
Szombathely
Fertő
Városlőd
Pápa
Kisbér
Bicske
Székesfehérvár
Budaörs
BUDAPEST
Albertfalva
Mátyásföld
Újpest
Csepel
Siófok
Balaton
Kaposvár
Pécs
Zákány (Koprivnica)
Zágráb
Hatvan
Gyöngyös
Eger
Miskolc
Hidasnémeti
Kassa (Kosice)
Nyíregyháza
Debrecen
Nagyvárad (Oradea Mare)
Biharkeresztes
Kisújszállás
Szolnok
Szarvas
Békéscsaba
Battonya
Tornya
Szeged
Szabadka (Subatica)
Kiskőrös
Lajosmizse
Kerekegyháza
Újhartyán
Pesterpuszta
Kunszentmiklós
Megjegyzés. — Explication.
Közforgalmi repülőtér (állandó útlevél- és vámvizsgálat)
Aérodrome ouvert à la navigation aérienne publique (avec service permanent de passeport et de douane)
Repülőtér
Aérodrome
Vízi leszállóhely
Lieu d'amerissage
Magánrepülőtér
Aérodrome privé
Csak a m. kir. Légügyi Hivatal előzetes külön engedélyével használható.
Utilisable seulement avec l'autorisation spéciale préalable du Bureau Aéronautique
Kapu mindkét állam részéről megállapítva
Couloir de franchissement fixé par tous les deux Etats
Kapu Magyarország részéről kijelölve
Couloir de franchissement fixé par la Hongrie
Tilalmi öv
Zône interdite
0 10 20 30 40 50 100 150
KILOMÉTER

132.

Nr. L-II/210/8 z dnia 10 lipca 1934 r. w sprawie warunków przylotu statków powietrznych obcych do obszaru Bułgarji.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości członków załogi statków powietrznych, którzy będą się udawali drogą powietrzną do obszaru Bułgarji lub ponad tym obszarem, następujące warunki przylotu do tego państwa lub przelotu ponad jego obszarem:

Dowódca lub użytkownik statku powietrznego, zamierzający udać się drogą powietrzną do Bułgarji, powinni zawiadomić o tem conajmniej na 48 godzin przed zamierzonem przekroczeniem granicy bułgarskiej poselstwo bułgarskie w Warszawie, a to celem uzyskania odpowiedniego zaświadczenia na przylot.

Zawiadomienie powinno zawierać następujące dane: typ i znaki rejestracyjne statku powietrznego, cel lotu, oświadczenie, że załoga zapoznała się z przepisami krajowemi, nazwiska załogi i podróżnych, zamierzony szlak lotu, lądowania na obszarze Bułgarji, stwierdzenie, że nie są przewożone aparaty fotograficzne, a w razie istnienia na pokładzie statku radjostacji, zaznaczyć, że posiada się na to specjalne pozwolenie, wreszcie przypuszczalny czas przelotu granicy bułgarskiej. Jeżeli przelot ten ma się odbyć w nocy, należy podać również i przybliżoną godzinę przelotu.

Przy locie do Bułgarji załoga i podróżni powinni posiadać paszporty z wizami bułgarskiemi.

Granice Bułgarji powinny być przelatywane jedynie przez bramy wlotowe o szerokości 10 km. wskazane na dołączonej mapie.

Bramy te są następujące:

1) Od strony Jugosławji:

Caribrod—Dragoman—Śliwnica (w kierunku na Sofję).

2) Od strony Rumunji:

a) Lom (w kierunku Sofji),
b) Rahova (Oréhovo) (w kierunku Sofji),
c) Ruszczuk (w kierunku Sofji, Warny i Istanbulu).

3) Od strony Morza Czarnego:

Warna (w kierunku Sofji i Ruszczuku).

4) Od strony Turcji:

a) Malko-Tirnovo (w kierunku Ruszczuku i Warny),
b) Swilengrade (w kierunku Sofji i Ruszczuku).

5) Od strony Grecji:

Rupel (w kierunku Sofji).

Przelot ponad temi bramami powinien się odbywać na wysokości nie większej od 500 m.

Na obszarze Bułgarji istnieje narazie tylko jedno lotnisko celne, a mianowicie Sofja—Bożuriszte w odległości 12 km. na zachód od Sofji.

Strefy w Bułgarji, ponad któremi przelot jest zakazany, są następujące:

1) **Strefa zachodnia** — ograniczona z jednej strony granicą z Jugosławją, od Dunaju do Belasica, z drugiej — zaś linją biegnącą od Dunaju na wysokości wsi Botevo i przechodzącą przez Różynci (Roujintzi), Ferdinandovo, szczyt Parszewica (1492 m), Petrycz, Breznik, Radomir, Koniovo, poczem wzdłuż potoku Struma, w odległości 10 km. na zachód od niego do granicy grecko-bułgarskiej, na południe od wioski Klucz (Klutch).

Strefa ta może być przelatywana przez statki powietrzne wzdłuż linji kolejowej Niż—Sofja, korytarzem o szerokości 10 km. (po 5 km. w obydwie strony od tej linji) pomiędzy Caribrodem a Sliwnicą.

2) **Strefa północna** — ograniczona z jednej strony granicą bułgarsko-rumuńską, biegnącą łożyskiem Dunaju od Rahowy (Oréhovo) do punktu położonego w odległości 10 km. na wschód od Swistow, z drugiej zaś linją biegnącą od Rahowy (Oréhovo) przez Kneża, Télisz, Letnica, stację kolejową Lewsky, Owcza-Mogiła, Carewiec do wyżej wspomnianego punktu koło Swistowa w łożysku Dunaju.

3) **Strefa centralna** — znajdująca się wewnątrz wieloboku ograniczonego linją biegnącą od i do Tirnovo, przez Kotel, Mokreni, punkt w odległości 20 km. na wschód od miasta Jamboli, Brezowo, Sopote, Sewliewo.

4) **Strefa „Warna"** — ograniczona:

a) **na północy:** granicą bułgarsko-rumuńską od Oboriszte do Morza Czarnego,
b) **na południu:** wzdłuż biegu rzeki Kamczia do granicy wód terytorjalnych na wysokości tej rzeki,
c) **na wschodzie:** granica wód terytorjalnych pomiędzy ujściem rzeki Kamczia a granicą bułgarsko-rumuńską,
d) **na zachodzie:** linją biegnącą od Oboriszte przez Kozludża, Dewnia, Sindel do biegu rzeki Kamczia na południe od tej miejscowości.

W strefie tej statki powietrzne mogą przelatywać wzdłuż korytarza uwidocznionego na dołączonej mapce i korzystać z lotniska Warna (Ses-Sewmes), oraz ze stacji lotniczej morskiej w Pejnerdżik.

5) **Strefa „Burgas"** — ograniczona:

a) **od wschodu:** granicą wód terytorjalnych od Messemwria do Kupria,
b) **od południa:** linją Kupria—Kara Bunar,
c) **od zachodu:** linją biegnącą od Kara Bunar do punktu, znajdującego się w odległości 10 km. na północ od miasta Aitos,
d) **od północy:** linją łączącą wspomniany punkt z Messemwria.

Teren pomocniczy Paparos (Sarafowo) może być użytkowany jedynie w przypadku lądowań przymusowych, w tym ostatnim przypadku strefa opisana powinna być przelatywana na wysokości nie większej od 200 metrów.

6) **Strefa „Sofia"** — ograniczona linją koła o promieniu 8 km., licząc od środka miasta — Pałac Królewski.

Statek powietrzny, który znajdzie się nad strefą zakazaną, powinien niezwłocznie nadać jeden z sygnałów, przewidzianych dla tego przypadku w Międzynarodowej Konwencji Lotniczej z 1919 r., zniżyć swój lot do minimalnej wysokości na jaką pozwalają warunki miejscowości i atmosferyczne i udać się na najbliższe w stosunku do danej strefy lotnisko, gdzie powinien wylądować i zawiadomić miejscowe władze o przelocie nad strefą zakazaną.

Analogiczne postępowanie obowiązuje po otrzymaniu z ziemi sygnału nakazującego wylądowanie.

Na obszarze Bułgarji obowiązują następujące, urzędowo ustalone szlaki lotów:

1) **Od granicy bułgarsko-jugosłowiańskiej do lotniska w Bożuriszte** (w kierunku Belgrad i spowrotem).

Od przepisanej bramy przelotowej (Caribrod—Dragoman—Sliwnica) wzdłuż szosy Sliwnica—Bożuriszte, (gdzie każdy samolot przylatujący z zagranicy lub odlatujący zagranicę obowiązany jest wylądować).

2) **Od granicy bułgarsko-tureckiej do lotniska w Bożuriszte** (w kierunku Istanbul i spowrotem).

Od bramy wlotowej (Swilengrad) wzdłuż rzeki Maricy do Pazardżik, a następnie (ciągle wzdłuż linji kolejowej Sofja—Plowdiw) przez Ihtiman, Nowosielci na północ od Sofji do Bożuriszte.

3) **Od granicy bułgarsko-rumuńskiej do Bożuriszte** (w kierunku Bukareszt i spowrotem).

Od bramy wlotowej Rahowa (Oréhovo) do Bożuriszte wzdłuż linji prostej.

4) **Od granicy bułgarsko-greckiej do Bożuriszte** (w kierunku Saloniki i spowrotem).

Od bramy wlotowej Roupel przez przełęcz Roupel, dolinę Strumy, Gorna Dżumaja, Dupnica, Wladaja do Bożuriszte.

5) **Szlak Bukareszt — Istanbul** (ponad obszarem Bułgarji).

Od bramy wlotowej Ruszczuk przez Eski Dżumaja — pomiędzy strefą zakazaną Burgas a takąż strefą centralną do bramy granicznej Malko Tirnowo.

Przewóz aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych jest wzbroniony, o ile aparaty te nie są przewożone w opakowaniu i przechowywane w pomieszczeniu dla bagażu na statku.

Stwierdzenie przez władze bułgarskie przewozu aparatów fotograficznych wbrew temu warunkowi skutkuje pociągnięcie do odpowiedzialności sądowo-karnej, stwierdzenie zaś dokonywania zdjęć lotniczych na obszarze Bułgarji skutkuje oskarżenie o uprawianiu szpiegostwa.

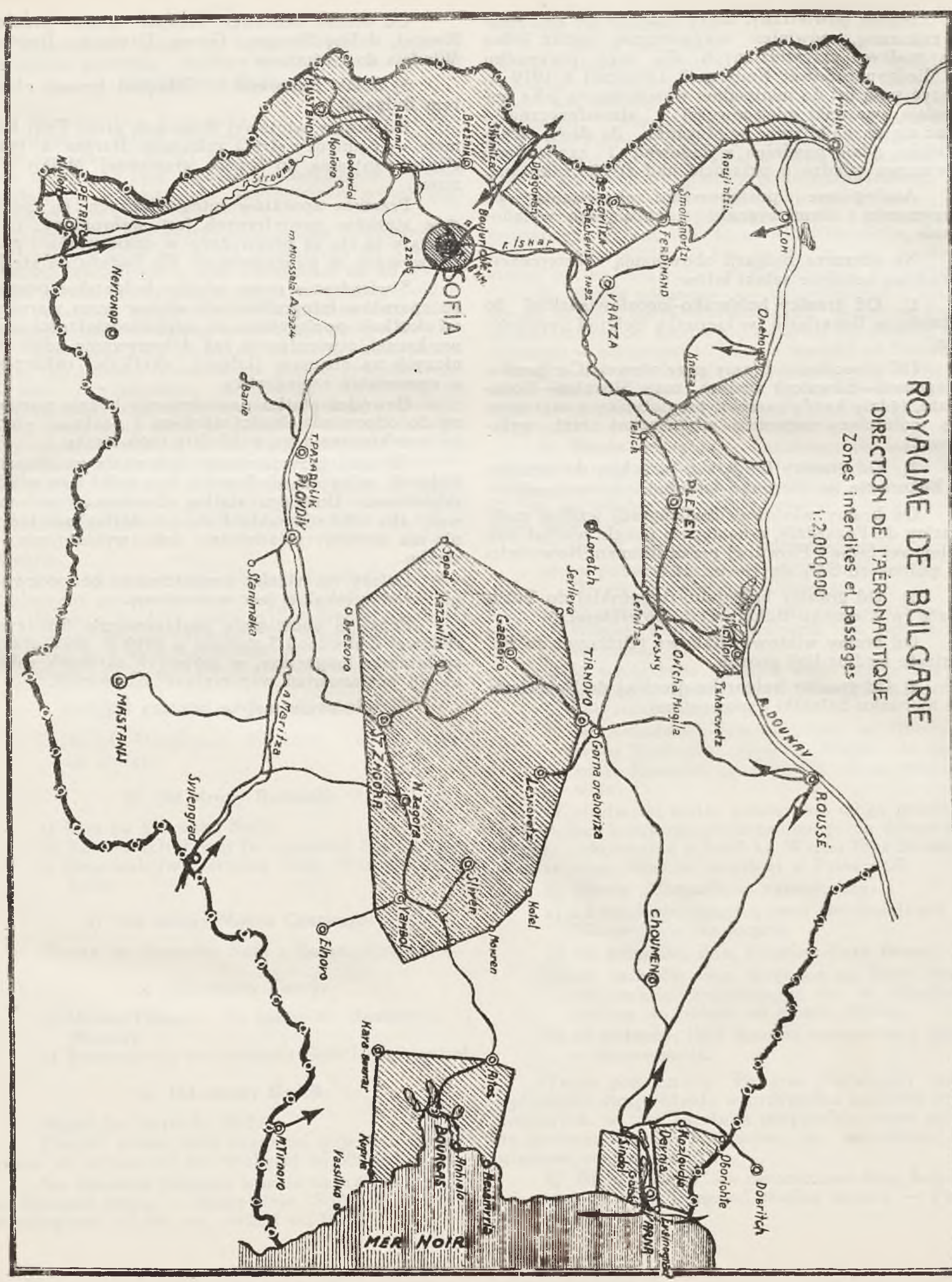
Dowódca statku powietrznego będzie pociągany do odpowiedzialności narówni z osobami winnemi przekroczenia na pokładzie jego statku.

W razie przymusowego lądowania na obszarze Bułgarji, należy zawiadomić o tem najbliższe władze miejscowe. Dowódca statku obowiązany jest czuwać, aby nikt nie oddalił się od statku, ani też by nic nie zostało załadowane lub wyładowane ze statku.

Dalszy lot statku powietrznego bez pozwolenia władzy lokalnej jest wzbroniony.

Pozatem obowiązują postanowienia Międzynarodowej Konwencji Lotniczej z 1919 r. oraz przepisy lotnicze bułgarskie, w głównych zarysach zbliżone do postanowień wspomnianej Konwencji.

W załączeniu mapka lotnicza Bułgarji.


ROYAUME DE BULGARIE
DIRECTION DE L'AÉRONAUTIQUE
Zones interdites et passages
1:2,000,000
SOFIA
PLOVDIV
PLEVEN
VRATZA
ROUSSÉ
CHOUMEN
VIDIN
BOURGAS
VARNA
MER NOIRE
TIRNOVO
Gorna orehoviza
Dobritch
MASTANLI
Svilengrad
Sliven
Yambol
Eihovo
Kazanlik
Gabrovo
Lovetch
Sevlievo
Aitos
Anhialo
Nessebria
Lom
Ferdinand
Dragoman
Petritch
Nevrokop
Stanimaka
Brezovo
Banie
Radomir
Kustendil
Bobovdol
r. Iskar
Strouma
Maritza
R. DOUNAV
Tatarovetz
Sofia
Kniajevo
Tchirpan
Karnobat
Karlovo

133.

Nr. L-II 210 10 z dn. 10 lipca 1934 r. w sprawie warunków przylotu statków powietrznych obcych do Egiptu.

Niniejszem podaje się do wiadomości członków załogi statków powietrznych warunki przylotu statków powietrznych obcych do Egiptu, nadesłane przez Departament Lotnictwa Ministerstwa Komunikacji Królestwa Egiptu. Warunki te są następujące:

Począwszy od dnia 1 marca 1934 r. właściciele lub piloci obcych prywatnych statków powietrznych, którzy mają zamiar przybyć do Egiptu lub przelatywać nad terytorjum Egipskiem, mogą, zamiast zwracania się, jak dotychczas w drodze dyplomatycznej otrzymywać obecnie niezbędne pozwolenia, zwracając się do najbliższego Egipskiego Przedstawiciela Konsularnego, który wyda im żądane zezwolenie.

a) po złożeniu podania na C. A. Formularzu Nr. 16, który można otrzymać w Konsulacie, podając następujące szczegóły:

1) Typ statku powietrznego,
2) Znaki przynależności państwowej i rejestracji,
3) Typ silnika (ów),
4) Moc silnika,
5) Miejsca zamierzonych lądowań,
6) Datę tych lądowań,
7) Instrumenty specjalne na pokładzie.

b) Podanie to powinno być zaopatrzone w następujące dokumenty:

1) świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) pilota,
2) świadectwa uzdolnienia i upoważnienie (licencje) innych członków załogi,
3) świadectwo sprawności technicznej statku powietrznego,
4) kartę rejestracyjną statku powietrznego,
5) Dziennik podróży statku powietrznego,
6) upoważnienie na radjostację pokładową, jeżeli statek powietrzny posiada taką stację.

c) Do wniosku powinny być dołączone następujące opłaty:

30 milliems za formularz do podania C. A. Nr. 16,

620 milliems za udzielenie zezwolenia na formularzu C. A. Nr. 10.

d) Podanie powinno być zgłoszone przez właściciela statku powietrznego lub jego pełnomocnika w wystarczającym czasie przed odlotem statku powietrznego, tak aby odpis zezwolenia, wydanego przez przedstawiciela konsularnego mógł dojść do Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Komunikacji zwykłą pocztą conajmniej na trzy dni przed spodziewanym przybyciem statku powietrznego do Egiptu.

e) W nagłych przypadkach podanie może być zgłoszone tak, by zawiadomienie telegraficzne, wysłane przez przedstawiciela konsularnego, mogło być otrzymane przez Departament Lotnictwa w Kairze conajmniej na trzy dni przed spodziewanym przybyciem statku powietrznego do Egiptu. W takich przypadkach cena telegramu musi być uiszczona przez wnioskodawcę.

134.

Nr. L-I 107/7 z dn. 10 lipca 1934 r. w sprawie instrukcji szybowcowej.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że Minister Komunikacji decyzją z dn. 11 kwietnia 1934 r. zatwierdził Instrukcję Szybowcową, opracowaną przez Polski Komitet Szybowcowy przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej.

Instrukcja ta ukazuje się w osobnem wydaniu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (Warszawa, Al. Ujazdowskie 32).

Normuje ona:

a) organizację i skład Polskiego Komitetu Szybowcowego, Okręgowych Komitetów Szybowcowych oraz Kół Szybowcowych,
b) wytyczne organizacyjne,
c) organizację szkolenia i rejestrację szybowisk,
d) instrukcję sprzętu szybowcowego, oraz zawiera dział informacyjny.

Jednocześnie Minister Komunikacji zatwierdził nowe warunki kwalifikacyjne, wymagane od kandydatów na instruktorów szybowcowych, które są następujące:

A. Podział.

§ 1. Ustala się trzy kategorje licencyj instruktora szybowcowego, upoważniające do:

I a) szkolenia w lotach terenowych do kat. B,

I b) szkolenia w lotach wleczonych za samochodem do kat. A,

II a) szkolenia w lotach terenowych i w lotach wleczonych za samolotem bez ograniczeń,

II b) szkolenia w lotach wleczonych za samochodem i samolotem bez ograniczeń,

III szkolenia we wszystkich lotach szybowcowych bez ograniczenia rodzaju startu i zakresu lotów.

§ 2. Szkolenie do kat. A. z wyznaczonem miejscem szkolenia może być przeprowadzone za zgodą Ministerstwa Komunikacji nie przez instruktora, lecz przez pilota szybowcowego kat. C, upoważnionego przez Ministerstwo Komunikacji. Nie przysługuje mu prawo do tytułu instruktora szybowcowego.

B. Wymagania.

§ 3. Kandydat na instruktora szybowcowego kat. I a wykazać się musi:

a) posiadaniem urzędowej kat. C pil. szyb.,
b) wykonaniem conajmniej 10 godzin lotów żaglowych,
c) ukończeniem niższego urzędowego kursu teoretycznego,
d) odbyciem conajmniej 1 miesięcznej praktyki warsztatowej,
e) odbyciem praktyki instruktorskiej w zakresie kat. B., obejmującej samodzielne szkolenie pod nadzorem instruktora, upoważnionego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 4. Kandydat na instruktora szybowcowego kat. I b wykazać się musi:

a) posiadaniem urzędowej kat. C pil. szyb.,
b) wykonaniem conajmniej 10 godzin lotów żaglowych,

c) ukończeniem specjalnego niższego urzędowego kursu instruktorskiego, obejmującego wykłady teoretyczne, praktykę warsztatową i instruktorską.

§ 5. Kandydat na instruktora szybowcowego kat. II a wykazać się musi:

a) posiadaniem urzędowej kat. C. pil. szyb.,
b) wykonaniem conajmniej 20 godzin lotów żaglowych w czem conajmniej 15 godzin lotów nad terenami górskiemi oraz 5 godzin nad terenami płaskiemi,
c) ukończeniem wyższego urzędowego kursu teoretycznego,
d) odbyciem conajmniej 2 miesięcznej praktyki warsztatowej,
e) odbyciem praktyki instruktorskiej w zakresie kat. C., nad terenami górskiemi, obejmującej samodzielne szkolenie pod nadzorem instruktora, upoważnionego przez Ministerstwo Komunikacji,
f) ukończeniem kursu lotów wleczonych za samolotem i odbyciem praktyki instruktorskiej w lotach wleczonych za samolotem, obejmującej samodzielne szkolenie pod nadzorem instruktora, upoważnionego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 6. Kandydat na instruktora szybowcowego kat. II b wykazać się musi:

a) posiadaniem urzędowej kat. C pil. szyb.,
b) wykonaniem conajmniej 20 godzin lotów żaglowych, w czem conajmniej 10 godzin nad terenami górskimi oraz 10 godzin nad terenami płaskimi,
c) ukończeniem specjalnego wyższego urzędowego kursu instruktorskiego lotów wleczonych za samochodem, obejmującego wykłady teoretyczne, praktykę instruktorską i warsztatową,
d) ukończeniem kursu lotów wleczonych za samolotem i odbyciem praktyki instruktorskiej w lotach wleczonych za samolotem, obejmującej samodzielne szkolenie pod nadzorem instruktora, upoważnionego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 7. Kandydat na instruktora szybowcowego kat. III wykazać się musi:

a) posiadaniem urzędowej kat. C.,
b) wykonaniem conajmniej 30 godzin lotów żaglowych na 3 różnych typach szybowców wyczynowych w czem conajmniej 15 godzin nad terenami górskimi oraz 10 godzin nad terenami płaskimi,
c) odbyciem praktyki instruktorskiej w zakresie kat. C. nad terenami górskimi, obejmującej samodzielne szkolenie pod nadzorem instruktora, upoważnionego przez Ministerstwo Komunikacji,
d) ukończeniem specjalnego wyższego urzędowego kursu instruktorskiego lotów wleczonych za samochodem, obejmującego wykłady teoretyczne, praktykę instruktorską i warsztatową,
e) ukończeniem kursu lotów wleczonych za samolotem i odbyciem praktyki instruktorskiej w lotach wleczonych za samolotem, obejmującej samodzielne szkolenie pod nadzorem instruktora, upoważnionego przez Ministerstwo Komunikacji.

Uwaga 1. Za kurs teoretyczny (§ 3, 5) oraz specjalny instruktorski (§ 4, 6) uważany będzie kurs, którego program i wykładowców zatwierdzi Ministerstwo Komunikacji.

Uwaga 2. Praktykę warsztatową odbywać można w Warsztatach Szybowcowych w Warszawie, w Warsztatach Związku Awiatycznego we Lwowie oraz w Warsztatach Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej.

Uwaga 3. Pratykę instruktorską odbywać można wszędzie tam, gdzie jest prowadzone szkolenie conajmniej w takim zakresie, jaki jest potrzebny kandydatowi na instruktora.

C. Licencje i ich przedłużenie.

§ 8. Licencje Ministerstwa Komunikacji na instruktorów szybowcowych wydawane będą z ważnością na przeciąg jednego roku. Po upływie roku licencja musi być odnowiona. Do odnowienia wymagane będzie wykonanie w roku poprzednim conajmniej 2 godzin lotów żaglowych.

§ 9. Wszyscy instruktorzy, posiadający upoważnienia Ministerstwo Komunikacji wydane przed dniem 15 kwietnia 1934 r. obowiązani są uzupełnić brakujące im warunki najdalej do dnia 31 grudnia 1934 r.

§ 10. Podania, wraz ze wszystkiemi załącznikami o przyznanie, względnie o odnowienie licencji Ministerstwa Komunikacji na instruktora szybowcowego, należy przesyłać do Polskiego Komitetu Szybowcowego przy Auroklubie Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 11. Do podania o przyznanie licencji Ministerstwa Komunikacji na instr. szyb. należy załączyć:

a) świadectwa, stwierdzające wykonanie warunków,
b) 4 fotografje w formacie paszportowym,
c) świadectwo zdrowia na rok bieżący, wydane przez Poradnię Sportowo Lekarską przy Okręgowym Urzędzie PW. i WF.

§ 12. Do podania o przedłużenie licencji Ministerstwa Komunikacji na instruktora szybowcowego należy dołączyć:

a) starą licencję,
b) 2 fotografje w formacie paszportowym,
c) świadectwo zdrowia wydane na rok bieżący przez Poradnię Sportowo Lekarską przy Okręgowym Urzędzie PW i WF,
d) świadectwo stwierdzające wykonanie warunków odnowienia.

Warunki te wchodzą w życie z dniem ogłoszenia, z tem, że stosowanie ich do instruktorów szybowcowych, którzy przed tym dniem nabyli prawo szkolenia w lotach szybowcowych rozpocznie się od dn. 1.I. 1935 r. Instruktorzy ci, o ile nie uzupełnią do tego terminu swych wiadomości i kwalifikacyj, zgodnie z wymaganiami nowych warunków, nie będą mogli pełnić nadal funkcyj instruktorskich.

Jednocześnie unieważnia się wszelkie dotychczasowe zarządzenia w sprawach lotnictwa szybowcowego, niezgodne z postanowieniami, wspomnianych wyżej Instrukcji Szybowcowej lub warunków kwalifikacyjnych, wymaganych od kandydatów na instruktorów szybowcowych.

135.

Nr. L-I/121/4 z dnia 10 lipca 1934 r. w sprawie stref niebezpiecznych dla żeglugi powietrznej w Polsce.

Niniejszem podaje się do wiadomości członków załogi statków powietrznych poniższy wykaz stref niebezpiecznych dla żeglugi powietrznej w Polsce.

1) **Pohulanka** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od zachodu — m. Podbrodzie — jeziora Spingła — jeziora Mały i Wielki Sierwrys — m. Baranowo;
od północy — m Baranowo — jezioro Siergielis — m. Nowoświęciany;
od wschodu — linja kolejowa Nowoświęciany — Podbrodzie, od st. kol. Nowoświęciany do jezior Sudackich, następnie jezioro Sory — jez. Piorun — m. Podbrodzie.

2) **Leśna** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od wschodu — linja kol. Brześć n/B. — Baranowicze na odcinku od m. Bracławszczyzna do m. Hincewicze;
od północy — m. Hincewicze — Derewna — Łohozwa;
od zachodu — rz. Łohozwa do ujścia;
od południa — rz. Szczara do m. Uhły — m. Bracławszczyzna.

3) **Brześć n B.** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od zachodu — llinja kol. Brześć—Chełm, na odcinku od m. Przyłuki do st. Stradecz;
od południa — m. Miedna — Orlanka;
od wschodu — linja kol. Kowel — Chełm, od przystanku Pożeżyn do przystanku Kamienna;
od północy — m. Kamienica Biskupska — Przyłuki.

4) **Powursk** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od południa — linja kol. Kowel—Sarny, na odcinku od m. Hrywiatki do m. Zajączkówka;
od wschodu — rz. Stochód do m. Stobychwa;
od północy — m. Stobychwa — m. Karpiłówka;
od zachodu — m. Karpiłówka — m. Czeremoszki — m. Hrywiatki.

5) **Czerwony Bor** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od zachodu — st. kol. Śniadowo — szosa do m. Nadbory;
od południa — m. Nadbory — m. Szumowo;
od wschodu — szosa Żabikowo — Zambrów — Modzele Wygoda;
od północy — m. Bacze Suche — Sierzputy — Marki.

6) **Rembertów** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od zachodu — linja kol. Zielonka — Rembertów;
od północy — linja kol. Warszawa—Białystok, na odcinku Rembertów—Wołomin;
od wschodu — m. Wołomin — Okuniew;
od południa — linja kol. Warszawa — Siedlce, na odcinku Rembertów — Miłosna.

7) **Biedrusko** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od wschodu — rz. Warta, na odcinku od m. Bolechówko — Owińska do m. Starczanowo;
od północy — m. Starczanowo — Maniewo;
od zachodu — m. Maniewo — Chudowo — Złotkowo;
od południa — m. Łagiewniki — Gliniewko — Bolechówko — Owińska.

8) **Krządka-Bojanów** — poligon artyleryjski.
Granice poligonu stanowią:
od wschodu — rz. Łęg od m. Bojanów do m. Jamnica;
od północy — droga Jamnica — Grębów — Stale;
od zachodu — m. Stale — m. Tarnowska Wola — m. Majdan;
od południa — m. Majdan — m. Bojanów.

9) **Toruń** — poligon artyleryjski oraz rejon wznoszenia balonów zaporowych.
Granice stanowią:
od zachodu — linja kol. Toruń — Inowrocław, na odcinku od st. Podgórz do przystanku Suchatówka;
od południa — droga Wygoda — Pieczenia;
od wschodu — m. Pieczenia — droga Warszawska — Stawki;
od północy — rz. Wisła.

10) **Toruń** — rejon wznoszenia balonów zaporowych.
Granice rejonu stanowią:
od południa — rz. Wisła od portu drzewnego „Toruń" do mostu kolejowego w Toruniu;
od zachodu — droga Stary Toruń — Prysiek — Barbarki;
od płn.-wsch. — linja kol. Toruń—Chełmno od stacji Barbarki do st. Toruń Płn.

11) **Jabłonna** — rejon wznoszenia balonów zaporowych.
Granice rejonu stanowią:
od zachodu — szosa Jabłonna — Chotomów;
od północy — m. Jabłonna — Legjonowo — Łajsk;
od wschodu — m. Łajsk — Wola — Aleksandra.
od południa — m. Jabłonna — Józefów — Wola — Aleksandra.

Jednocześnie zwraca się uwagę na wielkie niebezpieczeństwo, jakie groziłoby statkom powietrznym, któreby przelatywały ponad temi strefami, z tego też względu strefy te nie powinny być nigdy przelatywane.

136.

Nr. L-II/219/5 z dnia 25 maja 1934 r. w sprawie zwolnienia od opłat lotniskowych samolotów zawodników Challenge'u 1934 oraz gości zagranicznych.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że decyzją z dnia 24 maja 1934 r. Minister Komunikacji zgodził się na stosowanie w drodze wyjątku zwolnienia od opłat za start, lądowanie i postój w hangarach na wszystkich lotniskach, będących w zarządzie Ministerstwa Komunikacji, gdy chodzi o zawodników Międzynarodowych Zawodów Turystycznych — Challenge de Tourisme International 1934, jak również gości zagranicznych, którzy przybędą samolotami do Polski w związku z temi zawodami lub Międzynarodowemi Zawodami Balonowemi — Coupe Gordon Bennet.

Zwolnienie to będzie obowiązywało w okresie czasu od 15.VIII. do 1.X. 1934 r. i może być stosowane jedynie w tych przypadkach, gdy załoga samolotu zagranicznego przedstawi odpowiednie zaświadczenie, wystawione przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

137.

Nr. L-II 219/6 z dnia 27 czerwca 1934 r. w sprawie taryf opłat na lotniskach państwowych użytku publicznego.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że na podstawie § 38 Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorje oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 142) Minister Komunikacji decyzją z 21 czerwca 1934 r. ustalił następujące taryfy opłat, obowiązujących na lotniskach państwowych:

1) Opłaty za starty i lądowania.

Moc silnika na statku powietrznym w K. M.	Jednorazowy start i lądowanie w jednym dniu		Każdy drugi start i lądowanie w tym samym dniu		Każdy trzeci start i lądowanie w tym samym dniu		Każdy czwarty start i lądowanie w tym samym dniu		Każdy piąty start i lądowanie w tym samym dniu		Abonament kwartalny	
	we dnie	w nocy	we dnie	w nocy	we dnie	w nocy	we dnie	w nocy	we dnie	w nocy	we dnie	w nocy
	złotych											
do 100	4,00		2,00		1,00		0,50		0,25		72,00	
„ 200	4,80		2,40		1,20		0,60		0,30		86,40	
„ 300	5,60		2,80		1,40		0,70		0,35		100,80	
„ 400	6,40		3,20		1,60		0,80		0,40		115,20	
„ 500	7,20	podwójnie	3,60	podwójnie	1,80	podwójnie	0,90	podwójnie	0,45	podwójnie	129,60	podwójnie
„ 600	8,00		4,00		2,00		1,00		0,50		144,00	
„ 700	8,80		4,40		2,20		1,10		0,55		158,40	
„ 800	9,60		4,80		2,40		1,20		0,60		172,80	
„ 900	10,40		5,20		2,60		1,30		0,65		187,20	
„ 1000	11,20		5,60		2,80		1,40		0,70		201,60	
powyżej 1000	12,00		6,00		3,00		1,50		0,75		216,00	

Uwagi: 1) Od samolotów posiadających zamiast płóz kółka, opłaty zmniejszone o 10%.
2) Opłaty za sam start lub samo lądowanie wynoszą 50% podanych w tabeli.

2) Opłaty za korzystanie z hangarów od m² powierzchni (długość × rozpiętość) statku.

Za dobę do jednego tygodnia	Za tydzień następny do miesiąca	Abonament kwartalny	Abonament roczny	Uwagi
0,12 zł	Opłata obniża się za dany tydzień stale o 10%	2,16 zł	6,48 zł	a) w braku oświetlenia lub ogrzewania w hangarze opłaty obniża się o 10%. b) w braku pomocy personelu i dozoru opłatę obniża się o 30%. c) za samoloty ze złożonemi skrzydłami opłaty oblicza się od rzeczywistej powierzchni, zajmowanej przez taki samolot.

3) Opłaty za pomieszczenia na biura, warsztaty, magazyny i t. p. ustalane są każdorazowo po porozumieniu się z Ministerstwem Komunikacji.

w/z Kierownika Departamentu:
(—) *A. Domes,*
Podpułkownik - Pilot

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr. 151 z dnia 5 lipca 1934 r., poz. 203).

138.

OBWIESZCZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 30 kwietnia 1934 r.

w sprawie badania zdolności do lotu i nadzoru technicznego nad balonami cywilnemi oraz adresów instytucyj, upoważnionych do badania zdolności i nadzoru technicznego statków powietrznych.

W uzupełnieniu obwieszczenia Ministra Komunikacji z dnia 12 lutego 1934 r. w sprawie instytucyj, upoważnionych do badania zdolności statków powietrznych do lotu i nadzoru technicznego nad temi statkami (Monitor Polski Nr. 40, poz. 54), podaje się do wiadomości co następuje:

I. Do wykonywania czynności w dziedzinie lotnictwa cywilnego, związanych z badaniem zdolności do lotu balonów cywilnych oraz nadzoru technicznego nad temi balonami jest upoważniony Nadzór Techniczny Balonowy (zwany poniżej N. T. B.).

II. Kompetencje N. T. B. w sprawach wymienionych w ust. I są następujące:

1. Kontrola fabrykacji wytwarzanych w Polsce:
a) balonów (pierwowzorów i seryjnych),
b) sieci (pierwowzorów i seryjnych),
c) narzędzi i przyrządów pokładowych,
z wyjątkiem kontroli obliczeń projektów pierwowzorów oraz kontroli rysunków warsztatowych pierwowzorów pod względem wytrzymałości konstrukcji.

2. Badanie zdolności do lotu gotowego sprzętu balonowego, wymienionego pod 1. wyżej w wypadkach, gdy fabrykacja tego sprzętu podlega jakiejkolwiek innej uznanej przez Ministerstwo Komunikacji oficjalnej kontroli w kraju lub zagranicą.

3. Klasyfikacja techniczna wszystkich zarejestrowanych w Polsce balonów oraz nadzór techniczny nad temi balonami, jak też nad balonami zagranicznemi, znajdującemi się stale na obszarze Polski oraz urządzeniami i przyrządami pokładowemi.

4. Techniczne dochodzenia i badania dla Ministerstwa Komunikacji, mające na celu stwierdzenie przyczyn wypadków lotniczych na terytorjum polskiem.

III. Unieważnia się adresy instytucyj, upoważnionych do badania zdolności i nadzoru technicznego statków powietrznych, wyszczególnione w pkt. III obwieszczenia z dnia 12 lutego 1934 r., z tem, że adresy te są obecnie następujące:

1. Instytut Badań Technicznych Lotnictwa (skrót I. B. T. L.), Warszawa, ul. Puławska 46.

2. Nadzór Techniczny Balonowy (N. T. B.) Jabłonna.

3. Spółka Akcyjna „Bureau Veritas" — Registre Internationale de Classification de Navires — Oddział w Polsce (skrót B. V.):

a) Centrala w Warszawie — Okęcie, lotnisko, tel. 563-00, adres telegraficzny Veritas — Warszawa,

b) w Gdyni — ul. Portowa, dom Gazoliny, telef. 20-86 i 11-80, adres telegraficzny Veritas — Gdynia,

c) w Katowicach — Hajduki Wielkie, ul. Dyrekcyjna 4, telef. Katowice 402-71, adres telegraficzny Mesdo — Hajduki Wielkie,

d) w Krakowie — Rakowice, lotnisko, telef. 104-33, adres telegraf. Veritas — Kraków,

e) we Lwowie — Skniłów, lotnisko, adres telegraficzny Veritas — Lwów,
f) w Poznaniu — Rynek Łazarski 3 m. 10, telef. 66-33, adres telegraf. Veritas—Poznań.

Minister Komunikacji:
(—) *M. Butkiewicz.*

(Monitor Polski z dnia 7 maja 1934 r. Nr. 104, poz. 147).

139.

ZARZĄDZENIE

Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Skarbu

z dnia 7 maja 1934 r.

w sprawie zwolnienia Stowarzyszenia: „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" od opłat stemplowych.

Na podstawie art. 49 prawa o stowarzyszeniach z dnia 27 padziernika 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 808) oraz w związku z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 11, poz. 90), zarządza się:

Stowarzyszenie: „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" jest zwolnione od opłat stemplowych w tych samych rozmiarach, w jakich zwolnienie to służy osobom, wymienionym w art. 16 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 413 z r. 1932). Wymienione Stowarzyszenie jest więc zwolnione od opłat stemplowych w granicach, określonych w art. 16, 86 (ust. 2), 112 (pkt. 3), 120 (pkt. 1 i 2), 137 (pkt. 8), 139 (pkt. 1), 144 (pkt. 1), 160 (pkt. 3 i ust. ostatni) powołanej ustawy o opłatach stemplowych.

Zarządzenie niniejsze ma zastosowanie do pism, sporządzonych począwszy od dnia 1 kwietnia 1934 r.

Minister Spraw Wewnętrznych:
(—) *Bronisław Pieracki.*

Minister Skarbu:
(—) *Wł. Zawadzki.*

(Monitor Polski z dnia 28 maja 1934 r. Nr. 120, poz. 165).

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 71466. 16.VIII.34. 2.000.

WARUNKI PRENUMERATY. **Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.**

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.